VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Skarbu Państwa**
(nr 57)
z dnia 6 marca 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Skarbu Państwa (nr 57)

6 marca 2013 r.

Komisja Skarbu Państwa, obradująca pod przewodnictwem posła **Tadeusza Aziewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat restrukturyzacji i planach prywatyzacji spółek żeglugowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Anna Wypych-Namiotko** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Wojciech Chmielewski** dyrektor Departamentu Prywatyzacji Ministerstwa Skarbu Państwa wraz ze współpracownikami, **Marcin Zieliński** wiceprezes zarządu Agencji Rozwoju Przemysłu SA, **Bogdan Paszukow** dyrektor przedstawicielstwa Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w Warszawie, **Jacek Dubiński** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, **Kazimierz Sikora** członek Rady Krajowej Sekcji Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Iwona Kubaszewska, Wiesław Kozioł** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Skarbu Państwa. Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości z podsekretarzem stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej panią Anną Wypych-Namiotko. Informuję, że ministra skarbu państwa na dzisiejszym posiedzeniu będzie reprezentować pan dyrektor Chmielewski. Pan wiceminister Baniak, który bezpośrednio nadzoruje ten obszar, ma dzisiaj spotkanie w Brukseli. Tam toczą się negocjacje na temat PLL LOT.

Porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji na temat restrukturyzacji i planów prywatyzacji spółek żeglugowych. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę zgłoszeń. Stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek dzienny.

Bardzo proszę o przedstawienie stosownej informacji. Bardzo proszę o szczególne zaakcentowanie kwestii związanych z prywatyzacją spółek żeglugowych. Mam na myśli PLO i POL-Euro. Wiemy, że obecnie zapadają strategiczne decyzje. Zależy nam wszystkim, aby to były dobre decyzje. Pani minister, proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namiotko:

Dokument został przygotowany przez ministra skarbu państwa. Dlatego proszę o przekazanie głosu panu dyrektorowi.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Prywatyzacji Ministerstwa Skarbu Państwa Wojciech Chmielewski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, przygotowaliśmy informację dla Komisji Skarbu Państwa na temat restrukturyzacji i planów prywatyzacji spółek żeglugowych. W nadzorze ministra skarbu państwa znajdują się trzy podmioty: Polska Żegluga Bałtycka SA z siedzibą w Kołobrzegu, Przedsiębiorstwo Państwowe Polska Żegluga Morska w Szczecinie oraz Przedsiębiorstwo Państwowe Polskie Ratownictwo Okrętowe w Gdyni. Chciałbym przekazać państwu informację o prywatyzacji tych pod-

miotów. Natomiast informację o Polskich Liniach Oceanicznych i POL-Euro przekaże wiceprezes ARP pan Marcin Zieliński.

Nie jest prowadzony proces prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego Polska Żegluga Morska w Szczecinie ze względu na status prawny tego podmiotu. Spółka jest przedsiębiorstwem państwowym. Zgodnie z art. 3 ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji nie ma podstaw prawnych do wszczynania takiego procesu.

Procesy prywatyzacyjne toczą się w dwóch kolejnych podmiotach, to znaczy w Polskiej Żegludze Bałtyckiej z siedzibą w Kołobrzegu i Przedsiębiorstwie Państwowym Polskie Ratownictwo Okrętowe w Gdyni.

Jeśli chodzi o PŻB, podjęliśmy kolejną – piątą już – próbę prywatyzacji. Dotychczasowe cztery zakończyły się niepowodzeniem. Ostania była przeprowadzona w trybie przetargu publicznego, który został ogłoszony 25 października 2012 r. 26 listopada ub. r. upłynął termin składania ofert. Nie wpłynęła żadna oferta. W związku z tym unieważniono przetarg.

Następnie Ministerstwo Skarbu Państwa podjęło kolejną próbę. 14 lutego br. zostało opublikowane zaproszenie do negocjacji w sprawie nabycia akcji spółki PŻB. Termin składania odpowiedzi na publiczne zaproszenie upływa 14 marca 2013 r. Obecnie jesteśmy na etapie oczekiwania na oferty.

Prowadzimy proces prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Ratownictwo Okrętowe w Gdyni. Został wyznaczony pełnomocnik ds. prywatyzacji. Proces został wszczęty 3 stycznia br. Ukazało się zaproszenie do negocjacji w sprawie prywatyzacji bezpośredniej. To jedyna formuła, jaka w przypadku tego przedsiębiorstwa wchodzi w grę. Termin składania pisemnych odpowiedzi na zaproszenie upłynął 18 lutego br. W tym terminie wpłynęły cztery oferty następujących podmiotów: Coastal Carriers BV z siedzibą w Den Helder – Holandia, Greenway Shipping AS z siedzibą w Trondheim – Norwegia, PRO Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, ZRUO Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni. Termin rozpatrzenia ofert wstępnych upływa 15 marca 2013 r. Po tej dacie zostanie podjęta decyzja dotycząca liczby podmiotów, z którymi będzie prowadzony kolejny etap procesu prywatyzacji PRO.

To tyle, jeśli chodzi o procesy prywatyzacji prowadzone przez Ministerstwo Skarbu Państwa. Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to oddam głos panu prezesowi Marcinowi Zielińskiemu z ARP.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Proszę, panie prezesie.

Wiceprezes zarządu Agencji Rozwoju Przemysłu SA Marcin Zieliński:

Szanowni państwo, w portfelu Agencji Rozwoju Przemysłu znajdują się dwie spółki żeglugowe: POL-Euro Linie Żeglugowe SA oraz Polskie Linie Oceaniczne SA. Mamy też spółkę, która jest w jakiś sposób powiązana z żeglugą. To spółka Aranda, ale jest to spółka celowa, która została powołana dla dokończenia budowy statku budowanego wcześniej w Stoczni Szczecińskiej. Jej zadaniem było dokończenie budowy statku i ewentualnie sprzedaż oraz likwidacja. Obecnie spółka Aranda czarteruje ten statek spółce POL-Euro, a POL-Euro czarteruje go dalej.

Sytuacja w spółkach żeglugowych i generalnie na rynku żeglugowym jest bardzo trudna. Kryzys trwa tam już czwarty, jak nie piąty rok. Część ekspertów twierdzi, że to może być ostatni rok trudności w branży, natomiast czartery statków pokazują, że ten kryzys jest większy niż spodziewali się nawet najwięksi pesymiści. Agencja Rozwoju Przemysłu podjęła próby sprzedaży Polskich Linii Oceanicznych oraz POL-Euro. Do zakupu PLO niestety, nie zgłosił się żaden chętny. W procesie sprzedaży POL-Euro w wyznaczonym terminie wpłynęły dwie oferty. Ale naprawdę tylko jedna oferta jest taka, że w wyniku negocjacji może dojść do jakiegoś porozumienia, aczkolwiek z mojego doświadczenia mogę powiedzieć, że szanse powodzenia sprzedaży POL-Euro inwestorowi zewnętrznemu oceniam na mniej niż 50%. POL-Euro ma bardzo trudną sytuację finansową. Spółka jest zadłużona. Ma w swojej flocie dwa statki, w zasadzie trzy, bo trzeci jest w drodze do Indii, gdzie ma być złomowany. Natomiast dwa, które pływają, wydaje się, że nie są atrakcyjnym aktywem dla potencjalnych nabywców.

PLO również nie ma specjalnego tonażu, ponieważ ma w dyspozycji w swojej grupie kapitałowej dwa statki, które również są – mówiąc kolokwialnie – dość wiekowe. Bez działań, które spowodowałyby zwiększenie możliwości tego podmiotu, trudno wyobrazić sobie w dłuższej perspektywie funkcjonowanie na bazie tych dwóch wysłużonych statków.

Dlatego też podjęliśmy pewne decyzje związane z konsolidacją tej branży. Mamy w portfelu dwie typowo żeglugowe spółki i jedną celową, która jest właścicielem nowego statku, oddanego do użytku w 2011 r. Wydaje się, że ten statek jest dość atrakcyjny dla potencjalnych podmiotów, które by go czarterowały. Natomiast potrzebujemy trochę czasu, żeby być przekonanym i żeby jak najlepiej ta konsolidacja wyglądałaby w praktyce. Obecnie sporządzamy analizy prawno-podatkowe. Takie proste przerzucenie, wniesienie aktywów, czy transakcja wewnątrz grupy wydaje się oczywista na pierwszy rzut oka. Natomiast jest sporo niuansów związanych ze sprawami podatkowymi, również z rejestracją spółek, ponieważ większość tej branży funkcjonuje w następujący sposób – statek to spółka zarejestrowana w tzw. przyjaznych krajach podatkowych dla przemysłu morskiego. U nas nie ma takich przyjaznych regulacji. Będziemy próbować stworzyć przedsiębiorstwo, które będzie w stanie wejść w określone nisze, bowiem nie ma co ukrywać, aby stworzyć duży podmiot, który byłby w stanie konkurować z większymi w tej branży, należałoby dokonać potężnej inwestycji w odnowienie floty. Z drugiej strony – obecnie ceny statków, szczególnie używanych są dość atrakcyjne i z pewnością będziemy próbować odnowić tę flotę, która jest. Natomiast koszty związane z budową dużego przedsięwzięcia, myślę, że będą raczej trudne do zrealizowania. To tyle z mojej strony. Jeżeli będą pytania, jesteśmy do państwa dyspozycji.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Pani minister, proszę.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

Chciałbym podziękować zarówno pracownikom Ministerstwa Skarbu Państwa, jak i Agencji Rozwoju Przemysłu za przygotowanie rzetelnego materiału. On rzeczywiście prezentuje i dobrą wolę, i pewne propozycje. Należy wziąć pod uwagę to, co powiedział pan prezes Zieliński na temat ostrożności procesowej, która jest wymagana wtedy, gdy pracujemy czy przeprowadzamy różnego rodzaju działania na żywym organizmie. A trzeba pamiętać, że mimo trudnej sytuacji, zarówno statki, jak i firmy mają zakontraktowane różnego rodzaju operacje. Statki przewożą jakieś ładunki, są jakieś czartery. To wszystko trzeba uwzględnić przy całym tym procesie. Mam nadzieję, że na spokojnie, z uwagą uda się to doprowadzić do pozytywnego efektu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, rozpoczynając dyskusję, chciałem powiedzieć, że z satysfakcją przyjąłem wypowiedź pana prezesa w kontekście pozytywnego myślenia o tym, żeby w oparciu o spółki żeglugowe – myślę o spółkach wywodzących się z dawnych Polskich Linii Oceanicznych – zbudować coś takiego, co może zwiększyć ich wartość, zwiększyć szanse na długotrwałą obecność na rynku i – być może – na dobrą prywatyzację w czasie, kiedy sytuacja na rynku będzie korzystniejsza. Uwzględniając to wszystko, o czym mówiła pani minister – czyli że firmy działają ciągle w otoczeniu rynkowym, mają pozawierane kontrakty, że mamy całą masę uwarunkowań prawnych, które trzeba uwzględnić przygotowując taką koncepcję – potrzebne jest dogłębne wejrzenie w sytuację firm, aby podjąć próbę zbudowania czegoś, co – jak wspomniałem – daje szansę na długotrwałą obecność na rynku, na – po prostu – dobry biznes z punktu widzenia i pracowników, i budżetu państwa, i naszej gospodarki morskiej, abstrahując już od struktury własności, bo myślę, że w dłuższym okresie warto wrócić do prywatyzacji jako takiej.

Kto z państwa chce zabrać głos? Pan poseł Zubowski, proszę.

Poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, w zasadzie dwa krótkie pytania. Po pierwsze – z materiałów, które nam przedstawiono wynika, że koszty związane z wahaniami cen paliwa, wahaniami kursów walut w znaczący sposób wpływają na wyniki finan-

sowe poszczególnych spółek. Chciałbym zapytać, jak wygląda mechanizm zabezpieczenia spółek przed ryzykiem zmiany kursu walut. Czy takie mechanizmy funkcjonują w poszczególnych spółkach – czy nie funkcjonują – i na jakich zasadach?

Druga kwestia – 10 października odbyło się posiedzenie Komisji Skarbu Państwa poświęcone spółkom żeglugowym. Padło wówczas szereg pytań, na które nie otrzymaliśmy odpowiedzi. Jedno z nich dotyczyło kwestii związanych z wprowadzeniem technologii umożliwiających poszczególnym jednostkom spełnienie kryterium związanego z emisją siarki. Chodzi o ograniczenie emisji do 0,1%. Okazało się, że wtedy – prawie 5 miesięcy temu – te technologie były w powijakach. W przypadku poszczególnych jednostek – mniejszych i większych – koszty wprowadzenia rozwiązań niegwarantujących spełnienia wymagań norm emisyjnych wynosiły – z tego, co pamiętam w przypadku dużych jednostek – ok. 1,5 mln dolarów. Chciałbym zapytać, czy może dysponujemy w tej chwili jakimiś nowymi informacjami? Czy też są już wprowadzane nowe rozwiązania?

Nie padła też odpowiedź na pytanie związane z tym, że zostały wprowadzone różne normy dotyczące emisji siarki dla różnego rodzaju akwenów. W naszym przypadku mają obowiązywać od 2015 r. Okazało się, że podobne rozwiązania mają też wprowadzić Włochy czy Grecja, ale od 2020 r. Były pytania, na czym polega różnica, że w basenie jednego morza są one wprowadzane później, a u nas – wcześniej. Konieczność wprowadzenia tego typu zmian w technologii w zdecydowany sposób odbije się na wynikach finansowych spółek i stawia pod znakiem zapytania możliwość funkcjonowania mniejszych jednostek, czy mniejszych armatorów, których nie będzie stać na wprowadzenie tych rozwiązań. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jach, proszę.

Poseł Michał Jach (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam jedno pytanie do pani minister i jedno do pana prezesa. Pani minister, może będę miał trochę bardziej ogólne pytanie, ale to wiąże się z dzisiejszym tematem. Chodzi mi o następującą kwestię – czy ministerstwo przygotowuje albo pracuje nad programem ujęcia we wspólne ramy funkcjonowania podmiotów gospodarczych, których jest właścicielem. Mówię o gospodarce morskiej. Co to znaczy? Wiadomo, że kondycja finansowa PŻB wynika z fatalnych decyzji zarówno personalnych, jak i inwestycyjnych. Może w odwrotnej kolejności. Te decyzje nakładały się przez lata i doprowadziły do obecnej sytuacji.

Kolejna sprawa – to konkurencja na rynkach żeglugowych pomiędzy podmiotami państwowymi. Tak było z PŻB, która w pewnym momencie zaczęła ostro konkurować z Unity Line. Co prawda Unity Line utrzymało się, ale kilka tygodni temu dowiedzieliśmy się, że port szczeciński udostępnił bardzo silnemu konkurentowi z Niemiec nabrzeże w Świnoujściu, konkurentowi działającemu na kierunku pokrywającym się z kierunkami Unity Line. Jest to bardzo poważne zagrożenie perspektywiczne dla tej spółki, stosunkowo niewielkiej w porównaniu z tym niemieckim operatorem. To powoduje, że na Pomorzu Zachodnim zaczynamy obawiać się o kolejne przedsiębiorstwo, które może mieć wkrótce poważne kłopoty. Nie znamy kosztów wynajmu czy udostępnienia nabrzeża Niemcom, ale nikt nie zdementował informacji prasowej, jakoby Niemcy otrzymali warunki lepsze od Unity Line. Dlatego chciałbym zapytać, czy będzie podjęta stosowna decyzja, żeby ktoś miał wpływ na te spółki, aby one konkurowały, ale nie między sobą, a jeżeli już taka sytuacja nadejdzie – z konkurentami prywatnymi czy zewnętrznymi?

Drugie pytanie kieruję do pana prezesa. Pan prezes przedstawił sytuację trzech spółek żeglugowych. W pewnym momencie stwierdził, że Agencja przygotowuje się do opracowania analizy na temat ewentualnego połączenia czy wzmocnienia tych spółek, żeby mogły funkcjonować. Chciałbym zapytać pana prezesa, jak długo funkcjonują te trzy podmioty w ramach Agencji? Obawiam się, iż obietnica, że weźmiemy i zrobimy to, jest kolejną obietnicą, którą co roku słyszymy i w Sejmie, i województwie zachodniopomorskim od przedstawicieli władz, po czym po kolejnym roku, po którym spotykamy się, okazuje się, iż nic w tej kwestii się nie zmieniło, tylko mamy nowego prezesa lub inny

przedstawiciel władz przyjedzie i mówi, że tym razem to już na pewno coś zrobimy. Chciałbym zapytać, od kiedy te spółki tak funkcjonują? Kiedy Agencja przedstawi nam projekt, co zrobić z tymi trzema spółkami? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Hoc, proszę. Następnym mówcą będzie pan poseł Litwiński.

Poseł Czesław Hoc (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Pani minister, panie ministrze, też może dwa ogólne pytania, ale również w formie pewnej refleksji. Pochodzę z Kołobrzegu. Dla nas Polska Żegluga Bałtycka –firma Polferries jest nie tylko dumą, marką i chlubą naszego regionu, ale też przedsiębiorstwem, które zatrudnia wiele osób i jednocześnie promuje Kołobrzeg na cały świat w turystyce morskiej. To jest nasza życiowa sprawa. Dlatego z wielką troską – nie chcąc na razie podnosić jakiejś wielkiej krytyki – śledzimy ten proces prywatyzacji, zresztą już czwartej nieudanej prywatyzacji. 13 marca br. mija termin składania pisemnych odpowiedzi na publiczne zaproszenie w trybie negocjacji. Bardzo pilnie i bacznie obserwujemy proces prywatyzacji. Jednakowoż, jako obserwatorom nasuwa się nam pytanie i refleksja czasami bardzo smutna i wręcz niekorzystna dla Skarbu Państwa, albowiem początkowe procesy prywatyzacyjne pozostawiały wiele do życzenia. Nie było tam ofert jakiegoś armatora poważnego i wiarygodnego, a mimo to Skarb Państwa bardzo pilnie, wręcz z wielką dokładnością trzymał tego niewiarygodnego armatora i oferenta, ale pomińmy to.

Na razie toczy się kolejny proces. Myślę, że będziemy to wspólnie monitorować i obserwować. Natomiast mam konkretne pytanie, panie ministrze – co dalej? Jak pan minister – oczywiście to, co może nam pan powiedzieć – z troską i perspektywiczną wizją patrzy na PŻB? Dla nas, mieszkańców Kołobrzegu i regionu, jest całkowicie nie do zaakceptowania, że jakakolwiek krzywda stałaby się PŻB i jakiekolwiek działanie, które doprowadziłoby do deprecjacji, degradacji czy też wręcz likwidacji PŻB. Dla nas jest to niewyobrażalne. Bardzo prosimy – wnioskujemy, apelujemy, również żądamy – o konstruktywne i bardzo perspektywiczne działania, które by nas zadowalały.

Niejednokrotnie organizowałem konferencje na ten temat, zresztą złożyłem wiele interpelacji w tym zakresie. Na razie cły czas mówimy bardzo spolegliwie i z wielką troską. Byłem też w Ministerstwie Skarbu Państwa w Departamencie Prywatyzacji. Myślę, że tam pochylą się nad tą sprawą. Myślę, że jest to głos wzmacniający, jednocześnie nakazujący panu ministrowi działanie roztropne, ale też konstruktywne.

Drugie pytanie uzupełniające do pytania pana posła Jacha. Oczywiście Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście udzielił 50% rabatu na opłaty ładunkowe dla operatora niemieckiego TT Line. Zrobił to zgodnie z prawem. Przez 6 miesięcy ma prawo stosować taką taryfę wobec podmiotu, który wchodzi na rynek. Moje pytanie uzupełniające – czy Ministerstwo Skarbu Państwa, bo Zarząd Morskich Portów jest spółką akcyjną MSP – dalej wspiera i utrzymuje tę taryfę? Chciałbym przypomnieć – bo może niektórzy z państwa nie wiedzą – że TT Line zrezygnował z negocjacji w czwartym procesie prywatyzacji PŻB i jako obserwator zachował się niezgodnie z dobrą praktyką morską – ludzi morza – czy też pewnymi standardami. Ta spółka nie tylko zrezygnowała w okresie bardzo zaawansowanego czwartego procesu prywatyzacji, ale jednocześnie uzyskała wiele bardzo cennych informacji, a także zatrudniła bardzo ważną osobę z PŻB, które może mieć wiele bardzo istotnych informacji. Ta konkurencja nie za bardzo jest zdrowa. W tym momencie umożliwiamy jeszcze takiemu operatorowi uprzywilejowany sposób zaistnienia na naszym rynku morskim. Sądzę, że to nie jest dobra praktyka rządu polskiego, iż gospodarka narodowa nie jest priorytetem. Dlatego pytam pana ministra konkretnie – czy pan minister przewiduje zmianę tej taryfy, jej konstrukcji, aby nasz polski armator nie był w konkurencji deprecjonowany czy degradowany? Gospodarka morska – to ważny dział gospodarki narodowej. Ważny jest interes narodowy. Po drugie – to jest zaplecze i miejsca pracy dla naszych ludzi, którzy nie musieliby potem wyjeżdżać i szukać pracy pod obcą banderą i u obcego armatora.

Panie ministrze, jeśli będziemy tak dalej postępować, jeśli będziemy preferować i dawać przywileje bardzo konkurencyjnemu operatorowi promowemu, tym bardziej,

że zachował się niezbyt elegancko – tak bym to nazwał – i niezgodnie z pewnymi standardami, to czy to jest dobra praktyka, czy to jest dbałość o interes narodowy i interes gospodarki narodowej – polskiej gospodarki narodowej?

Reasumując – dwa pytania. PZB Kołobrzeg – jeszcze raz bardzo pilnie przypatrujemy się temu procesowi. Zawsze będziemy bardzo ostro reagować, jeśli będą jakiekolwiek niekorzystne albo podejrzane – bo w przeszłości można było wysnuwać takie wnioski – działania. Uzupełnienie do pytania pana posła Jacha – co z tymi rabatami? Czy dalej ta konstrukcja taryf będzie utrzymywana, w jawny sposób deprecjonując albo obniżając zdecydowanie konkurencyjność polskich armatorów? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie pośle za bardzo obszerną wypowiedź. Pan poseł Litwiński, proszę.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO) – spoza składu Komisji:

Jeśli nie ma innych głosów członków Komisji, bo nie jestem członkiem Komisji, to chciałbym skorzystać z okazji i zadać jedno główne pytanie, a później kilka pytań trochę retorycznych, a trochę odnoszących się do wypowiedzi moich przedmówców.

Pierwsze pytanie jest adresowane do nieobecnego resortu gospodarki. Wydaje mi się, że on jest tutaj wiodący. Resort Skarbu Państwa reprezentujący właściciela i resort transportu z pewnością zabiegają – mam nadzieję – o to, ażeby odpowiedź i inicjatywa po stronie ministra gospodarki była taka, jakiej spodziewałbym się. Mianowicie, tutaj wiele powiedziano – i w materiałach, i moi przedmówcy mówili – o problemie przewidywanego wzrostu cen paliwa, a co za tym idzie obniżenia rentowności oraz innych możliwości wyjścia z tego problemu. Chciałbym zadać pytanie, czy polski rząd, a w szczególności Ministerstwo Gospodarki rozważa, pracuje, będzie proponowało jakieś rozwiązania dopuszczane przez dyrektywę unijną, rekompensujące – oczywiście na czas przejściowy – te mankamenty finansowe? Nie chcę w tej chwili wchodzić w próbę wyjaśniania różnicy między akwenem Morza Bałtyckiego a Morza Śródziemnego. Nie jest tak, że to nie jest do końca uzasadnione. Są specyfiki, o których każdy, kto trochę przeczytał, wie na czym polegają. Czy rząd na tym pracuje?

Drugie pytanie z tym związane, jak zachowują się inne rządy państw, których armatorzy właścicielsko lub według bandery operują na Morzu Bałtyckim? Czy przewidują tego typu pomoc na czas przejściowy?

A pytania, do których chciałbym się odnieść – nie wchodząc w jakieś polemiki – są następujące – pani minister, czy nie jest prawdą, że podobnie jak w ruchu lotniczym, operatorzy promowi na rynku unijnym mają prawo dostępu do portu, jeśli ten ma wolne moce przerobowe, tak to kolokwialnie nazwę? Po drugie – czy nie jest prawdą, że … Może zrezygnuję z formy retorycznej pytania, tylko powiem w jednym zdaniu. Usłyszałem również te niepokojące informacje, o których mówił pan poseł Jach i pan poseł Hoc. Trochę różnimy się, ponieważ tego samego dnia postarałem się to wyjaśnić. Wiem też, że te informacje zostały zdementowane w szczecińskich mediach. W jednym zdaniu rzecz ujmując jest tak, że opłaty terminalowe w porcie zostały zastosowane z bonifikatą na 6 miesięcy, przy czym te opłaty są stosowane tak samo wobec każdego armatora, który wprowadza nowy prom do danego portu. Przez 6 miesięcy może on korzystać z obniżonej 50% opłaty terminalowej. Nie opłat portowych, tylko opłat terminalowych. Dodam, że w tej chwili z takiej powszechnej preferencji korzysta PŻB, a poprzednich latach korzystało również Unity Line. I słusznie.

Niewątpliwie byłoby lepiej, gdyby współpraca między Zarządem Portów Morskich Szczecin-Świnoujście a dotychczasowym operatorem, czy polskimi operatorami układała się z jednej strony – w sposób bardziej konstruktywny, a z drugiej – jednocześnie nie naruszała zasad uczciwej konkurencji. Wydaje mi się, że w tym zakresie są jeszcze możliwe jakieś usprawnienia, przy czym nie zgadzam się z oceną, że to, co wydarzyło się, mogło się nie wydarzyć, albo że zagraża kondycji dotychczasowych operatorów. Chociaż jest to rzecz, której pewnie można byłoby uniknąć, gdyby obsada promowa została w przewidywalnym okresie zwiększona. Jak powiedziałem – trzeba nad tym pracować.

To, co usłyszałem na posiedzeniu tej Komisji jest kolejnym dowodem na to, że operowanie na trudnym rynku usług żeglugowych wymaga doświadczenia, profesjonalizmu,

znajomości rynku i jego uczestników. Im mniej będzie się podejmowało takich arbitralnych administracyjnych, czy wręcz politycznych decyzji, tym lepiej. Po pierwsze – nie szkodzić. W Polsce są też armatorzy prywatni, którzy rozwijają swoją flotę na tym trudnym rynku, zatem miejmy zaufanie do tych, którzy się tym na co dzień od lat zajmują. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Hok, proszę.

Poseł Marek Hok (PO) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, nie jestem członkiem Komisji Skarbu Państwa, ale pozwolę sobie wrócić do prywatyzacji PŻB Kołobrzeg. W ciągu ostatnich kilku lat cztery razy podjęto próbę prywatyzacji, które zakończyły się niepowodzeniem. 31 stycznia br. podjęto decyzję w sprawie wznowienia tego procesu w trybie negocjacji. 14 marca upływa termin składania pisemnych odpowiedzi na publiczne zaproszenie opublikowane w „Gazecie Wyborczej" i na stronach MSP. Mam pytanie, czy zgłosili się oferenci do tego typu negocjacji? Czy nie warto poczekać na uspokojenie rynku, czy też poprawę sytuacji mikro- i makroekonomicznej i może wydłużyć termin, żeby dać szanse innym podmiotom, które chciałyby przystąpić do negocjacji? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Borowczak, proszę.

Poseł Jerzy Borowczak (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Z materiałów, które otrzymaliśmy na dzisiejsze posiedzenie Komisji wynika, że tę flotę mamy strasznie rozdrobnioną i jest jej niewiele. Chciałbym zapytać o statki zamówione w Japonii – cztery masowce dla PŻM. Czy polskie stocznie nie brały udziału, nie składały oferty? Czy też Polska Żegluga Morska nie próbowała tych kontraktów ulokować w polskich stoczniach? Jakie były przyczyny – finansowe, serwis – że te statki zostały zamówione w stoczniach japońskich? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa chce jeszcze zabrać głos? Goście. Proszę o przedstawienie się.

Dyrektor przedstawicielstwa Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w Warszawie Bogdan Paszukow:

Jestem dyrektorem przedstawicielstwa Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w Warszawie, od 27 lat związanym z firmą. Chciałbym serdecznie podziękować panom posłom za wyraziste przedstawienie sytuacji Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Chciałbym również powiedzieć państwu, że PŻB wystąpiło z inicjatywą do trzech armatorów – z próbą konsolidacji trzech przedsiębiorstw żeglugowych w jedną wspólną działalność gospodarczą, która miałaby na celu wyeliminowanie TT Line z rynku, ponieważ to zagraża naszym interesom i naszym ludziom.

Przedłożyliśmy PŻM i Euro-Africa możliwość konsolidacji na wspólnych zasadach. Wiemy doskonale, że PŻM jest wiodącą firmą żeglugową, w związku z powyższym poddalibyśmy się pewnym jurysdykcjom prawnym, ażeby wspólnie wypracować model działalności gospodarczej i uchronić się przed działaniami obcego armatora, który wchodząc na linię Trelleborg–Świnoujście zagroziłby dzisiaj interesom Unity Line, który tam operuje jednym promem. Co za tym idzie – mamy możliwość wejścia wspólnie z Ministerstwem Skarbu Państwa, jeśli ono zaaprobowałoby naszą koncepcję, na rynek, aby wypuścić emisję papierów wartościowych, wejść na giełdę i w ten sposób zgromadzić stosowną kwotę finansową na wybudowanie na terenie Polski promów na gaz, które na dzień dzisiejszy są jedynym rozwiązaniem umożliwiającym przeciwstawienie się zwyżce cen ropy i paliw płynnych. W 2015 r. wszyscy armatorzy będą musieli płacić za to ogromne ceny ze względu na to, że nie jesteśmy w stanie w tak krótkim okresie przestawić się na inne paliwa. Musielibyśmy ponosić ogromne konsekwencje finansowe, co doprowadziłoby do upadku firm żeglugowych.

Szanowni państwo, jesteśmy w stanie przełamać horror panujący w żegludze promowej i zastanowić się nad jak najszybszym przeprowadzeniem wspólnego przedsięwzięcia,

bo po 2015 r. mogą wystąpić naprawdę ogromne problemy z istnieniem na rynku. Zgłaszam również swoją informację panu ministrowi.

Jeśli państwo chcieliby usłyszeć trochę szczegółów, to jeśli pan przewodniczący pozwoli, zajmę jeszcze minutę. Powstanie Polskiej Grupy Promowej. Wniesienie udziałów do Polskiej Grupy Promowej przez Skarb Państwa, Polferries, PŻM, Unity Line, Euro-Africa. Przygotowanie strategii działania i założenia. Konsolidacja branży w celu obrony przed konkurencją i zbudowanie wspólnej grupy o europejskim znaczeniu. Wspólna polityka zakupowa, remontowa, kadrowa, obsługi klienta i marketingowa. Opracowanie prospektu emisyjnego w celu wejścia podmiotu PGP na giełdę. Budowanie księgi popytu. Opracowanie koncepcji wymiany floty – promy o większej ładowności zasilane na LPG. Emisja akcji, na co najmniej 300 mln zł w celu rozpoczęcia wymiany floty w grupie i dostosowanie jej do wymogów ekologicznych po 2015 r. Sukcesywna wymiana floty ewentualnie zmiana zasilania promów na paliwa LPG lub instalacje scrubberów. To wiąże się z kosztami dodatkowymi w tym względzie. Proszę pamiętać, że nasze promy nie są młode. Mają po 30 lat i dzisiaj takie inwestycje czasami przekraczają wartość promu. Odbudowa pozycji na wschodnim Bałtyku. Wprowadzenie drugiego promu na linii Gdańsk–Nynäshamn, który łączy się z użytkowaniem autostrady A1. Odczuwamy ogromny nacisk naszych przewoźników, żeby zabezpieczyć jeszcze jeden prom do Nynäshamn. Próba uruchomienia linii Gdańsk–Kaliningrad z podstawowym atutem sklepów wolnocłowych, co umożliwi dodatkowy zarobek. Dalsze emisje akcji na giełdzie w celu realizacji powyższych zadań. Efekt powstania Polskiej Grupy Promowej – powstanie spółki zdolnej do konkurowania z europejskimi potentatami żeglugi promowej uzyskującymi pomoc publiczną. Wiemy doskonale, że Skarb Państwa, ani inne przedsiębiorstwa nie mogą nam pomóc. Zachód tworzy prywatną firmę i wspomaga ich w sposób naturalny. Znaczenie ogromnych kosztów działalności. Możliwość zdobycia znacznych kapitałów na realizację strategii PGP z giełdy. Możliwość sprzedaży na giełdzie udziałów Polferries przez Skarb Państwa jako jedynego właściciela spółki. To jest moja koncepcja. Jeżeli będą jakiekolwiek pytania, jestem do dyspozycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo za prezentację ciekawej koncepcji. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Pan poseł Zubowski, proszę.

Poseł Wojciech Zubowski (PiS):

To ma być LNG czy LPG. W materiałach, które otrzymaliśmy jest mowa o LNG. Pan wspomniał o LPG. To są chyba dwie różne technologie, jeżeli chodzi o sposób zasilania.

Dyrektor przedstawicielstwa PŻB w Warszawie Bogdan Paszukow:

LNG.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa chce jeszcze zabrać głos? Przedstawiciel związków zawodowych, proszę.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Jacek Dubiński:

Dziękuję za zaproszenie. Chciałbym odnieść się do kilku spraw biznesowych. Usłyszałem na temat spółek typu POL-Euro, PLO, że Ministerstwo Skarbu Państwa rozważa, jak rozwinąć swój majątek. Chciałbym powiedzieć z praktyki, że w tej chwili jest rzeczywiście dobry rynek na 2-, 3-letnie statki. Oczywiście można kupić statek. Sam ostatnio miałem kontrakt dla Banku ING, który zajął statki. Statek wartości 15 mln dolarów został sprzedany za 5 mln dolarów. Kupiła go firma holenderska. Nie będę wymieniał jej nazwy. Gwarancje dla ING dał Skarb Państwa Holandii, dla prywatnej firmy bez żadnych problemów, bez żadnej dyskusji z Komisją Europejską. Zatem to można robić pod warunkiem, że czyta się przepisy unijne i dostosowuje się je do warunków danego kraju. Te przepisy są bardzo elastyczne.

Jeśli chodzi o pytanie pana posła dotyczące budowy jednostek powyżej 80 tys. ton, to chciałbym zwrócić uwagę, że – czytałem „Wiadomości gospodarcze” – ostatnia ze stoczni polskich, która jeszcze funkcjonuje stwierdziła, że nie będzie budować stat-

ków, bo jej się to nie opłaca. Będzie budować platformy czy części elektrowni wiatrowych, bo to się opłaca. Nie opłaca się produkować masowców. Natomiast praktycznie rzecz biorąc żadna z pozostałych stoczni nie jest w stanie budować statków powyżej 80 tys. ton w kraju. Obecnie w kraju budujemy kadłuby, które kierowane są do Holandii, do Niemiec i tam wyposażane.

Natomiast generalnie rzecz biorąc – mówię o gospodarce morskiej i kwestiach paliwowych, które pan poseł poruszył, zresztą bardzo słusznie – chciałbym państwu uświadomić – każdy z nas ma samochód i go tankuje, my na statku bunkrujemy – że bunkrowanie statku o wyporności 100 tys. ton, to podpisanie kwitu na 1 mln dolarów. Tyle mniej więcej kosztuje paliwo. Dlatego, jeżeli państwo nie będzie elastyczne i nie będzie starało się wycisnąć z przepisów unijnych tego, co możliwe, to niestety te spółki, o których pan minister mówił, upadną. Taki jest mój wniosek. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Zubowski, proszę.

Poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Panie przewodniczący, nawiązując do posiedzenia naszej komisji z 10 października, w czasie dyskusji pan Andrzej Jaworski wspominał o temacie związanym z ratyfikacją traktatu przez Rosję. Chodziło o to, że rosyjskie statki, statki pod rosyjską banderą nie będą zobowiązane do przestrzegania spraw związanych z ograniczeniami emisji do 0,1% siarki, jeżeli chodzi o paliwo. Do czego zmierzam? Do tego, że pani Anna Wypych-Namiotko – podsekretarz stanu zobowiązała się wtedy do udzielenia odpowiedzi na piśmie na pytanie, czy Rosja ratyfikowała traktat, w którym zobowiązywała się do tego, że jednostki, które będą wpływać do naszych portów, będą spełniały te normy techniczne. Odpowiedź miała być udzielona na piśmie. Do dnia dzisiejszego nie ma tej odpowiedzi. Proszę o dopilnowanie kwestii związanej z udzielaniem odpowiedzi na piśmie, jeżeli było takie zobowiązanie ze strony ministerstwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Pan poseł Borowczak, proszę.

Poseł Jerzy Borowczak (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałbym tylko dopytać, bo Stocznia Gdynia, czyli dzisiaj Stocznia Crist buduje duże statki dla armatorów niemieckich. Rozmawiałem z prezesami tej stoczni. Mówili, że bardzo chętnie wykonaliby te statki. Pewnie jeszcze taniej jak w Japonii. Dlatego chciałem zapytać, czy był przetarg? Czy to był przetarg ofertowy? Czy któraś z polskich stoczni odpowiedziała, że nie chce, albo nie jest w stanie budować takich statków?

Korzystając z obecności moich kolegów związkowców. Pan dyrektor zaprezentował koncepcję konsolidacji tej branży. Jak oni do tego podchodzą? Czy macie to przedyskutowane, koledzy? Jakie jest wasze stanowisko w sprawie konsolidacji tych przedsiębiorstw? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Pan poseł Suski, proszę.

Poseł Marek Suski (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałem zapytać przedstawicieli Ministerstwa Skarbu Państwa jak przedstawione wcześniej koncepcje dotyczące prób prywatyzacji, braku chętnych na te podmioty i rozpisywania ofert, mają się do koncepcji założenia Polskiej Grupy Promowej? Czy jest to ministerstwu znane? Czy było rozpatrywane? Czy jest przychylność dla tych działań? Czy odbywa się to w porozumieniu? Czy to jest koncepcja, której ministerstwo nie akceptuje?

Na dzisiejszym posiedzeniu ze strony rządu mamy informację o próbach prywatyzacji części spółek – udolnych i nieudolnych, udanych i nieudanych. Odnoszę wrażenie, że to jest taka bezkoncepcyjna próba rozdysponowywania majątku, z którym sobie Skarb Państwa, przynajmniej w tej chwili nie radzi, że jest jakaś koncepcja, która przed chwilą w bardzo szerokich zarysach została nam przedstawiona. Trudno ją oceniać, bez zna-

jomości szczegółów, ale wydaje się jakimś innym pomysłem, nawet ciekawym, dającym możliwość połączenia tych podmiotów, które sobie dobrze radzą z tymi, którzy sobie nie radzą i stworzenia silnego podmiotu, który mógłby, wchłaniając te słabsze spółki i tworząc jeden podmiot na bazie tych, które sobie dobrze radzą, stać się rzeczywiście ofertą konkurencyjną. Miałbym pytanie do ministerstwa, czy ta koncepcja jest znana? Czy te plany są wspierane? Czy próby prywatyzacji poszczególnych firm nie są sprzeczne, czy też wręcz nie uniemożliwią realizacji tej koncepcji? To tyle. Mam za mało danych, żeby bardziej przychylnie się wypowiadać. Na pierwszy rzut oka jest to wreszcie jakiś dość spójny pomysł. Pomysły prywatyzacji poszczególnych przedsiębiorstw, przedstawione przez ministerstwo, nie stanowią spójnej koncepcji i raczej sprawiają wrażenie lekkiego zamętu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan się zgłaszał.

Członek Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Kazimierz Sikora:

Odpowiadając koledze ze związków zawodowych, chcę powiedzieć, że jesteśmy przychylni i będziemy współpracować dla zachowania miejsc pracy i ochrony polskiego rynku pracy. Spędziłem na morzu 32 lata. Jak powiedział kolega, ubolewam, że u nas nie dostrzega się, iż Unia Europejska mówiąc o wolności gospodarczej i standardach, dofinansowuje i pomaga armatorom jak tylko może. Pieniądz wpompowany w tego armatora i w to stanowisko pracy z wielokrotnością wraca do Skarbu Państwa, czego przykładem są kraje skandynawskie. Na marginesie powiem o standardach Unii Europejskiej, o tych różnych podziałach na Morze Bałtyckie i Morze Śródziemne, bo jednak rząd Finlandii włączył się w te rozmowy i zapewnił fińskim armatorom *vacatio legis* do 2020 r. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Pani przewodnicząca Zaremba, proszę.

Poseł Renata Zaremba (PO):

Panie ministrze, konkretne pytania o PŻB. Skoro jest w tej chwili oferta prywatyzacyjna w drodze negocjacji, czy faktycznie z ministerstwem którakolwiek ze spółek – Euro-Africa, PŻM czy PŻB – rozmawiała na temat prezentowanej dzisiaj koncepcji? Jakie jest stanowisko ministerstwa? Jeżeli jest to dobry kierunek, to czy zostanie wycofana oferta prywatyzacji PŻB? Proszę również wziąć pod uwagę, że każda spółka ma zupełnie inny charakter. Jaki byłby nadzór Ministerstwa Skarbu Państwa nad tym przedsięwzięciem? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. To było ostatnie wystąpienie w dyskusji. Lista mówców została wyczerpana. Zamykam dyskusję.

Proszę o udzielenie odpowiedzi. Pani minister, proszę.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

Dziękuję, panie przewodniczący. Postaram się udzielić kilku odpowiedzi, o niektóre poproszę kolegów z MSP.

Jeśli chodzi o odpowiedź na pytanie w sprawie siarki i mechanizmów zabezpieczenia przed zmianami cen paliw, to nie ma takich mechanizmów w Polsce. Proszę sobie uświadomić, że takie mechanizmy mogą funkcjonować jedynie w pewnych obszarach działalności gospodarczej. Jeśli chodzi o żeglugę, statki pracują w najróżniejszych częściach świata i nie ma możliwości bezpośrednich dopłat do paliwa. Natomiast ceny paliwa są cenami rynkowi i, niestety, jest to ryzyko armatorów. Jedyną metodą, na którą armatorzy mogą zwrócić uwagę, to odpowiednie planowanie podróży, w którym uwzględnia się ekonomiczne prędkości i ekonomiczne spalanie. To pierwsza sprawa.

Druga sprawa – co nowego w przypadku obszarów o ograniczonej emisji siarki. Jeżeli chodzi o regulacje, które zostały uznane w tym zakresie, to na razie nie ma żadnych zmian. Natomiast na forum Unii Europejskiej i na forum państw Morza Bałtyckiego prowadzone są dyskusje, w jaki sposób podejść do tematu, jak się przygotowywać. Jedną

z najnowszych propozycji Unii Europejskiej jest projekt „Czysta energia dla transportu. Europejska strategia paliw alternatywnych". Jest to nowa rzecz, w której strona społeczna, czyli związki armatorów czy związki portów morskich w Europie razem z urzędnikami Komisji Europejskiej próbują znaleźć jakieś rozwiązania i propozycje dla wymogów ekologicznych, które już zostały przyjęte i których racjonalności nikt dzisiaj nie neguje. Nie ma takiej kwestii. Istnieje potrzeba ograniczenia emisji siarki. Obecnie poszukujemy sposobów osiągnięcia tej normy. Zatem propozycja i dyskusja skupia się na tym, w jaki sposób przyśpieszyć zastosowanie, jako paliwa alternatywnego gazu lub np. metanolu.

Drugim elementem jest poszukiwanie technologicznych rozwiązań dla statków, na których nie można zastosować paliw o niskiej zawartości siarki, czyli trzeba w nich zastosować coś w rodzaju filtrów, czyli płuczki, inaczej mówiąc scrubbery. W Polsce również staramy się zaangażować do tej dyskusji partnerów społecznych, w tym nie tylko armatorów, ale również firmy, które zajmują się technologiami, są producentami silników czy biurami projektowymi, które przewidują takie koncepcje. Mieliśmy takie spotkanie z udziałem w gościnnych progach Det Norske Veritas w Gdyni. Dyskutowaliśmy tam nad podsumowaniem tego, co dzisiaj technologie proponują. Są pewne prototypy scrubberów, ale temat nie został jeszcze dobrze zbadany. Poza tym, w grę wchodzi jeszcze utylizacja zanieczyszczonych wód, które są produktem funkcjonowania scrubberów. Ten temat jest dosyć mocno rozważany.

Rozważamy też możliwość rafinacji paliw do takiego poziomu, który byłby satysfakcjonujący, a jednocześnie byłby dostępny. Niektóre statki wymagają, ze względu na konstrukcję swoich silników, trochę bardziej tłustego paliwa. W związku z tym trzeba analizować zastosowanie paliw o niskiej zawartości siarki z udziałem dodatkowych olei smarnych. To są te elementy, nad którymi dzisiaj dosyć intensywnie się pracuje. Najczęściej jest to praca u podstaw. W zasadzie każdy statek wymaga indywidualnego podejścia.

Oprócz tego na forum Europy dyskutuje się nad tzw. *toolboxem*. To jest formuła przyznawania pomocy państwa armatorom w zakresie zastosowania rozwiązań, które prowadzą do nowego ekologicznego podejścia, czy dostosowania do nowych przepisów. Na dzisiaj *toolbox* jest jeszcze na etapie przygotowań. Wcześniejsze mechanizmy dopuszczały praktycznie tylko bezpośrednią dotację do przebudowy statków w zakresie zmiany dotyczącej ochrony środowiska, albo na budowę scrubberów, albo na dopłaty do paliwa.

W tym miejscu chciałabym powiedzieć panu Kazimierzowi Sikorze, że nie jest prawdą, jeśli chodzi o te prolongaty dla armatorów fińskich. Okres *vacatio legis* ogłoszony na wejście w życie przepisów załącznika nr 6 Konwencji MARPOL ze zmianami, praktycznie już upłynął. Poza tym dyrektywa o zawartości siarki w paliwie praktycznie rozstrzygnęła te kwestie. Nawet gdyby ten okres jeszcze trwał, dyrektywa obowiązuje jako prawo miejscowe europejskie. Natomiast jest prawdą, że rząd fiński poszukał już środków, aby wesprzeć swoich armatorów w zakresie dostosowania statków do droższych paliw. Natomiast nie wiem, czy jest to bezpośrednia dopłata. Wiem, że państwo przygotowuje pewne kwoty na dofinansowanie czy na pomoc dla armatorów fińskich. Proszę jednak pamiętać, że każda taka pomoc jest formą, która wymaga notyfikacji, czyli uzgodnienia ze wszystkimi innymi państwami członkowskimi i musi się mieścić w określonym reżimie. Obecnie mamy mechanizm, który można byłoby zastosować to mechanizm Marco Polo II, ale to nie są bardzo znaczące formy pomocy, nie są to całkowite refundacje kosztów. Co nie znaczy, że nie badamy przede wszystkim wpływu nowych przepisów na przejście ładunków z morza na ląd, na przeładowanie na samochody. To byłby bardzo – podejrzewam – skuteczny sygnał do tego, że trzeba w trybie natychmiastowym przyjąć jakieś rozwiązania, które pozwolą zapobiec takiemu zjawisku. Monitorowanie tego zjawiska jest wpisane również w dyrektywę. Wszystkie państwa, w tym również Polska na każdym forum, na którym dyskutuje się takie sprawy, podkreślają konieczność intensywnej pracy i przede wszystkim monitorowania i poszukiwania dodatkowych rozwiązań.

Mamy jeszcze rok i trzy czwarte na rozwiązanie. Elementem Konwencji MARPOL, która jest niejako podstawą do egzekucji przepisów związanych z obniżeniem zawartości siarki w paliwach czy emisji ze statków, są również dokumenty, które stanowią, że statki są dostosowane. Mówię tutaj konkretnie o certyfikatach, które wprowadzają tego typu

zobowiązania. Powinny być oczywiście weryfikowane. Mam nadzieję, że tu można znaleźć jeszcze różne sposoby na obejście tych przepisów czy ich odsunięcie. Chodzi o termin następnego przeglądu czy termin remontów. Myślę, że problem z wprowadzeniem przede wszystkim zmian technologicznych w konstrukcji statków może spowodować pewnego rodzaju kongestię, jeśli chodzi o podstawienie statku do remontu, przebudowę czy opracowanie gotowego rozwiązania. Na dziś jedyną dostępną i oficjalną pomocą państwa, która jest do zaakceptowania, byłaby refundacja scrubbera. Natomiast sama technologia dotycząca scrubberów nie jest na dzisiaj – według mojej oceny sytuacji – gotowa do zainstalowania.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pan poseł chciał zabrać głos *ad vocem*. Wyjątkowo dopuszczę. Proszę, panie pośle.

Poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Dziękuję. Najpierw zacznę od pierwszej części. Jeżeli pytam o zabezpieczenie kursów walut, o zabezpieczenie cen paliwa, to szanowna pani minister, chodziło mi o kwestie związane z operacjami giełdowymi. Jeżeli LOT jest w stanie przeciwdziałać niekorzystnym zmianom kursów walut, to zakładam, że żegluga nie jest gorsza. Ryzyko walutowe dotyka…

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

Przepraszam bardzo, ale jeżeli chodzi o shipping, to ma się to nijak do operacji giełdowych.

Poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Rozumiem, że waluta, która jest w przypadku shippingu, to w przypadku LOT-u nie jest tą samą walutą. Tak?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

Nie chodzi o walutę. Armatorzy operują albo w dolarach, albo w euro.

Poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Zgadzam się z tym.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

O co panu chodzi? Jeżeli armator kupuje paliwo w Stanach Zjednoczonych albo w Chinach, to co ma zrobić?

Poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Szanowna pani minister, z materiałów, które mamy, wynika, że na wyniki finansowe spółki wpływają wahania kursów walut. Są możliwości, by na giełdzie przeciwdziałać tym wahaniom. Są kontrakty terminowe na waluty, na parytety walutowe, są spółki, które korzystają z takich rozwiązań. Ale nie będziemy drążyć tu tematu.

Natomiast chciałem zwrócić uwagę na drugą sprawę związaną ze scrubberami. Czyli rozumiem, że mamy czas do 2015 r., aby wprowadzić rozwiązania, co do których nie ma gwarancji, że one będą funkcjonowały. Bo scrubbery nie mają 100% gwarancji, że spełnią swoje zadanie. Każda z jednostek powinna być indywidualnie przystosowana, a do tego wszystkiego okaże się, że możemy tego nie wytrzymać finansowo, a z naszych doświadczeń zapewne będą korzystały kraje, które mają obowiązek wprowadzenia tych rozwiązań od 2020 r. Czyli my będziemy przerabiać technologię, inni będą uczyć się na naszych błędach, a wszystkie koszty poniesiemy my. Tak to wygląda na chwilę obecną.

Pani mówi, że pozostał rok i trzy czwarte. Proszę pamiętać o tym, że w przypadku dużych jednostek wprowadzenie takiej technologii to nie kwestia miesiąca, czy dwóch. To są duże projekty inwestycyjne wymagające czasu. Samo zaprojektowanie i zbudowanie odpowiednich podzespołów będzie zajmowało sporo czasu. Nie wiem, jak to będzie wyglądało w przypadku kutrów rybackich, bo dotyczy to jednostek powyżej 12 m. To jest też informacja z ostatniego posiedzenia Komisji. Nie otrzymaliśmy odpowiedzi, w jaki sposób najmniejsze rybackie jednostki mają być do tego przystosowywane.

Moim zdaniem, nie mamy roku i trzy czwarte. Czas nagli. Powinniśmy jak najszybciej wypracować rozwiązania. Mam wrażenie, że stoimy w miejscu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie pośle. To wyjątkowo w trybie *ad vocem*. Proszę, pani minister.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

Szanowny panie pośle, nie jestem w stanie sprostać pańskiej interpretacji dotyczącej giełdy i kursów walut. Natomiast uważam, że ten mechanizm nie ma zastosowania do eksploatacji statków i naszych armatorów.

Jeśli chodzi o statki rybackie – udzielam odpowiedzi – one nie mają tego problemu, bo już w tej chwili, ze względu na swoje rozmiary używają paliw lekkich, które spełniają przepisy w zakresie ograniczenia emisji siarki.

Wracając do dalszych odpowiedzi – chciałam podkreślić, odpowiadając na pytania pana posła Jacha i pana posła Hoca, że próby prywatyzacji PŻB, do których panowie odnosicie się, trwały od mniej więcej 2008 r., przynajmniej ja uczestniczyłam w tym momencie. Sytuacja zmieniała się dosyć dynamicznie. Nie można porównywać pierwszych prób prywatyzacji, zwłaszcza że odbywały się w sytuacji zaawansowanego kryzysu gospodarczego, z następnymi próbami. Nie da się jednej prywatyzacji porównać z drugą, bo za każdym razem jest inna sytuacja.

Jeśli chodzi o nabrzeże dla TT Line, z tego, co wiem, jeszcze nie rozpoczęła się eksploatacja. Natomiast nie wątpię, że decyzje Zarządu Morskich Portów Szczecin–Świnoujście były analizowane w kontekście konkurencyjności dla naszych armatorów promowych. M.in. przez radę nadzorczą. Natomiast, jeśli panowie posłowie uważacie, że należy się tutaj wyjaśnienie, to myślę, że Ministerstwo Skarbu Państwa udzieli takiej odpowiedzi na piśmie, po zweryfikowaniu tych informacji z innym departamentem, którego przedstawiciele nie uczestniczą dzisiaj w naszych obradach.

Jeśli chodzi o propozycję, którą zaprezentował pan Paszukow, to żałuję, że nie mieliśmy więcej czasu na zastanowienie się. Propozycja jest niewątpliwie bardzo cenna. Byłabym szczęśliwa, gdybym mogła doprowadzić do takiego przedsięwzięcia w 2009 czy 2010 r., wtedy, kiedy bardzo zależało nam na tym, żeby nasze przedsiębiorstwa żeglugowe chciały ze sobą współpracować i szukać konstruktywnych rozwiązań. Myślę, że sytuacja zarówno ekonomiczna, jak i w zakresie zarządzania, na tyle się zmieniła, że akurat ta inicjatywa ma duże szanse na pozytywne rozstrzygniecie. Oczywiście, jak to zwykle bywa, diabeł tkwi w szczegółach. Nikt nie składa takich deklaracji na 100% dopóki nie zbada się sytuacji, możliwości i przede wszystkim nie uzyska się odpowiednich porozumień.

Niektóre pytania pana posła Hoca, czy również pana Hoka i pana Jacha w zasadzie pokrywały się. Pan poseł Litwiński pytał o mechanizm dopłat do cen paliwa z udziałem ministra gospodarki. Według moich informacji, nie ma mechanizmu bezpośrednich dopłat do cen paliwa, przynajmniej mechanizmy europejskie nie przewidują dziś takiej formy. Być może pracując w zakresie obowiązywania dyrektywy o zawartości siarki w paliwach żeglugowych taki mechanizm w ramach *toolboxa* zostanie wypracowany, z jakimiś szczególnymi uwarunkowaniami. Poza tym proszę pamiętać, że pomoc państwa przysługuje przede wszystkim statkom pod banderą narodową. Jeżeli chcielibyśmy dzisiaj rozważyć takie elementy, to obecnie praktycznie wszystkie nasze promy, z wyjątkiem „Kopernika", są przeflagowane, pływają pod banderami obcymi, ale również pod europejskimi. Co nie znaczy, że akurat państwa europejskie: Cypr czy Malta byłyby skłonne udzielać pomocy publicznej promowi, który pływa po wodach Morza Bałtyckiego. Dlatego są to sprawy, które wymagają pewnej czujności. To nie znaczy, że może nie wykonamy dobrego układu z polską banderą, będziemy mogli przeflagować wszystkie polskie promy pod polską banderę i wtedy będziemy szukali mechanizmów pomocy państwa. Zobaczymy.

Było pytanie o Rosję. Jest ona stroną Konwencji MARPOL i 8 kwietnia 2011 r. ratyfikowała również załącznik szósty. Zatem statki noszące banderę rosyjską są również zobowiązane do przestrzegania przepisów o ograniczonej emisji siarki. Ale panowie raczej powinniście zastanowić się nad możliwościami egzekucji. Mówiłam o tym na poprzednim posiedzeniu. Ta egzekucja może być prowadzona w portach europejskich, na obszarze, na którym obowiązują przepisy SEKA. Do takiej egzekucji w trybie i procedurach

bezpieczeństwa żeglugi upoważnione są inspekcje państwa portu. Samo przepłyniecie przez cieśniny, nawet jeśli widzielibyśmy, czy byłyby ewidentne dowody, że statek używa paliwa o podwyższonej zawartości siarki, to obecnie nie ma jeszcze takich mechanizmów, żeby poddać go kontroli na środku morza. Przepisy międzynarodowe jeszcze tego nie przewidują.

To z mojej strony chyba większość odpowiedzi. Mam nadzieję, że satysfakcjonujących. Jeśli chodzi o odpowiedź na piśmie w zakresie TTL, to czy pan dyrektor chciałby uzupełnić moją wypowiedź.

Dyrektor departamentu w MSP Wojciech Chmielewski:

Myślę, że faktycznie jest to uwaga techniczna, dlatego lepiej będzie, jeżeli moglibyśmy ustosunkować się do tego na piśmie.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pan prezes, proszę.

Wiceprezes zarządu ARP SA Marcin Zieliński:

Pani minister odpowiedziała na część pytań dotyczących spółek, które są w portfelu Agencji Rozwoju Przemysłu. Mam na myśli wahania walutowe. Mam potwierdzenie od pani prezes POL-Euro, że nie stosuje się tych mechanizmów. Zakupy dokonywane są w walucie, przychody też są w walucie. Poza tym na rynku międzynarodowym ceny paliw mają dość dużą zmienność i nie jest to stosowane w praktyce.

Odpowiadając na pytanie dotyczące funkcjonowania spółek w portfelu Agencji Rozwoju Przemysłu, pierwszą spółką, która do nas trafiła było POL-Euro w 2002 r. Kolejna spółka, to PLO – tutaj mamy 43% akcji – która trafiła do portfela ARP w drugiej połowie sierpnia, dokładnie 18 sierpnia 2010 r. Spółka celowa Aranda została zarejestrowana w styczniu 2009 r. To była spółka powołana w celu dokończenia budowy statku, który był budowany wcześniej przez Stocznię Szczecińską.

Działania zostały podjęte po naszych wstępnych analizach sytuacji na rynku. Okazało się, że sytuacja się nie poprawia. W międzyczasie dokapitalizowaliśmy spółkę POL-Euro kwotą 26 mln zł. Pełnię funkcję wiceprezesa Agencji Rozwoju Przemysłu od 27 czerwca ub.r. i od razu podjąłem też decyzję, żeby sprawdzić tzw. rynek i wystawić na sprzedaż zarówno POL-Euro, jak i PLO. Te procesy zostały ogłoszone i uruchomione: jeden we wrześniu, drugi w październiku. W przypadku PLO nie otrzymaliśmy żadnych ofert. W przypadku POL-Euro mamy potencjalnie dwóch oferentów, ale – jak wcześniej wskazałem – oceniam szanse skuteczności tej sprzedaży poniżej 50%. Dlatego równoległe podjęliśmy działania związane z przygotowaniem się do konsolidacji tych trzech podmiotów w naszej grupie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Pan dyrektor, proszę.

Dyrektor departamentu w MSP Wojciech Chmielewski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, w kwestiach prywatyzacyjnych było kilka pytań. Pierwsze – czy w ramach prowadzonego procesu dotyczącego zaproszenia do zakupu akcji PŻB zgłosili się oferenci, czy nie można wydłużyć tego terminu. Jak wspomniałem, oczekujemy dopiero na oferty. Upubliczniona informacja dotycząca liczby ofert złożonych w procesie będzie po 14 marca, bo do tego dnia trwa składanie ofert. Nie planujemy wydłużania terminu. To już piąty proces. Spółka znajduje się w planie prywatyzacji na lata 2012–2013 i to w pewnym sensie wyznacza ramy tego procesu. Biorąc pod uwagę fakt, że to będą dopiero oferty wstępne, chciałbym tylko przypomnieć, że po procesie negocjacji, po ocenie formalnej ofert wstępnych mamy etap *due diligence*, potem składania ofert wiążących. Jeżeli są one na tyle atrakcyjne, że ministerstwo chce podjąć właściwe negocjacje z oferentem, to wtedy rozpoczyna się między zespołami negocjacyjnymi procedura ustalania warunków umowy. Potem są jeszcze negocjacje dotyczące pakietu socjalnego i dopiero one *de facto* zamykają okres przeznaczony na negocjacje. Mówiąc wprost – wiążące warunki przy założeniu, że oferty wstępne będą atrakcyjne i inwestorzy będą wiarygodni, nie zostaną ustalone wcześniej jak w połowie roku.

Jeśli chodzi o materiał, który został zasygnalizowany – koncepcja założenia Polskiej Grupy Promowej – to nie ma go w ministerstwie w sensie formalnym. Niezależnie jednak od tego, co tu zostało zapisane, chciałbym podkreślić, że priorytetem dla Ministerstwa Skarbu Państwa jest przeprowadzenie skutecznej prywatyzacji. W przypadku niepowodzenia oczywiście są otwarte inne opcje. Natomiast na tym etapie na pewno będziemy negocjować z tymi inwestorami, którzy się pojawią.

Jeśli chodzi o sprawy techniczne, to one zostały wyjaśnione, chciałbym tylko zasygnalizować, że w ocenie zarządów spółek dostosowanie do dyrektywy wywiera taką presję na ich wyniki, natomiast wyceny posiadane przez ministra skarbu państwa uwzględniają również ten aspekt, czyli ewentualne konsekwencje ponoszenia przez spółki dodatkowych kosztów z tytułu dostosowania się do nowej sytuacji prawnej. To tyle odpowiedzi na pytania dotyczące prywatyzacji.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO) – spoza składu Komisji:

Jedno zdanie.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dobrze. Pan poseł Litwiński, proszę. Następnym mówcą będzie pani poseł Zaremba i jeszcze pan poseł, po czym definitywnie zamykamy dyskusję.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO) – spoza składu Komisji:

Liczyłem, że przedstawiciele rady pracowniczej PŻM udzielą takich informacji, bo pewnie są w posiadaniu. Ja również jestem w jej posiadaniu. Nawiązując do pytania pana posła Borowczaka, o ile mi wiadomo polskie stocznie, siłą rzeczy głównie trójmiejskie, bo szczecińskiej w tej chwili już nie ma, były pytane o zainteresowanie budową tych jednostek, o które pan poseł Borowczak pyta. Nie dziwi mnie, że nie były w stanie podjąć konkurencji w tym zakresie. To nie jest ich wina w tym momencie.

Druga kwestia – z tego, co pamiętam, dwukrotnie, a co najmniej raz wpłynęła konkretna oferta ze strony PŻM dotycząca nabycia PŻB. To, że oszacowano to w sposób z punktu widzenia potencjalnego nabywcy realnie, a ta realna wycena nie spotkała się z zainteresowaniem zbywającego Skarbu Państwa – to inna rzecz.

Trzecia rzecz – bardzo chętnie zapoznałbym się, oczywiście znając swoje miejsce w szeregu, z koncepcją przedstawioną dzisiaj na posiedzeniu Komisji, a dotyczącą konsolidacji, nawet jeśli przez niektórych będzie to oceniane jako…

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

To miało być jedno zdanie. Za 5 minut kończy się rezerwacja sali.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO) – spoza składu Komisji:

…coś takiego jakby Grecja proponowała wyjście z kryzysu państwom Unii Europejskiej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pani poseł Zaremba. Przepraszam, ale mamy salę do godz. 12:30. Musimy trochę przyśpieszać.

Poseł Renata Zaremba (PO):

Mamy pytanie do Ministerstwa Skarbu Państwa. Nie bardzo rozumiem, czy oferta, która jest tutaj omawiana – wpłynęła formalnie, czy nieformalnie?

Dyrektor departamentu w MSP Wojciech Chmielewski:

Nie wpłynęła.

Poseł Renata Zaremba (PO):

Nie wpłynęła. Zatem w tej chwili nie mamy o czym rozmawiać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Ostatni mówca – pan poseł Jach, proszę.

Poseł Michał Jach (PiS) – spoza składu Komisji:

Pani minister, nie otrzymałem odpowiedzi, czy ministerstwo jest w stanie patrzeć całościowo na spółki, których jest właścicielem, które w jakiś sposób ze sobą współpracują.

Jeśli chodzi o port, to według mojej wiedzy, tam nie nastąpiło złamanie prawa. Prezes tłumaczy, że jest konkurencja. Proszę państwa, w Polsce słyszymy o równej konkurencji tylko wobec obcego kapitału. Natomiast, gdy chodzi o wejście polskiego kapitału na inne rynki, to na pewno podejmowane są różne działania protekcjonistyczne. Proszę nie mówić, że musimy ściśle przestrzegać równych zasad konkurencji. Kryzys pokazał, że nie.

Natomiast panie prezesie, skierowałem również do pana pytanie. Kiedy otrzymamy ewentualną odpowiedź? Nie pytałem, od kiedy zajmuje pan stanowisko. Mówiłem, że co najmniej od 2010 r, wszystkie trzy spółki były już w portfelu Agencji i nic się nie działo. Dopiero pod koniec ub.r. panowie zdecydowaliście, że trzeba pomyśleć nad innym sposobem, a nie tylko sprzedażą. Mam nadzieję, że następnym razem pan odpowie, albo może na piśmie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę o krótką odpowiedź.

Wiceprezes zarządu ARP SA Marcin Zieliński:

Jesteśmy prawie gotowi z naszą koncepcją. Czekamy jeszcze na ostatnie analizy prawno-podatkowe. Sądzę, że w kwietniu będziemy mogli przedłożyć.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Protokół będzie wyłożony w sekretariacie. Jutro zapraszam na informację na temat Banku Pocztowego SA. O godz. 11:00 odwiedzi nas pan minister Boni.

Zamykam posiedzenie Komisji .